Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2854**
16. Wahlperiode 04. 10. 2006

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Kai Boris Gehring, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/2593 –

Jugend und Mobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

Mobilität hat für Jugendliche einen hohen Stellenwert.

Von einer selbst bestimmten automobilen Mobilität sind Kinder und Jugendliche weitestgehend ausgeschlossen. Sie gehören zu den hauptsächlich unmotorisierten Verkehrsteilnehmern (z. B. als Fahrradfahrer, Fußgänger, ÖPNV-Nutzer – ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr), deren Aktionsradius sich aber mit zunehmendem Alter ausweitet. Dabei sind Kinder und Jugendliche von den negativen Begleiterscheinungen unserer Mobilitätsentwicklung besonders betroffen. Umweltbelastungen, Flächenverbrauch, Verkehrsunsicherheit und Unfälle sowie Lärm betreffen insbesondere junge Generationen und wirken sich negativ auf ihre Gesundheit und Entwicklung aus.

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung stellt sich insbesondere für Kinder und Jugendliche in ländlichen Regionen die Frage, wie ihr Zugang zum öffentlichen Personen-Nahverkehr und damit die Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen und Angeboten der Bildung und Betreuung, der Kultur und der Freizeitangebote gesichert bleibt. Auch wenn bekannt ist, dass Mobilität im Alltag von Kindern und Jugendlichen eine hohe Dringlichkeit und Präsenz besitzt, gibt es über die Probleme, die sich für sie daraus ergeben kaum öffentliches Bewusstsein.

Viele Familien mit Kindern ziehen gerne „ins Grüne“. Dort ermöglicht das ÖPNV-Angebot aber oft keine ausreichende Teilhabe der Kinder und Jugendlichen am gesellschaftlichen Leben. Gründe dafür sind das unzureichende Streckennetz oder die geringe Taktung an den Haltestellen. Während der Anschluss an das öffentliche Straßennetz gesetzlich geregelt ist, gibt es für den Anschluss an den ÖPNV keine derartigen Zielformulierungen. Als Schülerinnen und Schüler oder als Auszubildende machen Kinder und Jugendliche die Erfahrung, dass für sie schlechtere Standards gelten als für normale Fahrgäste. Und das, obwohl an ihnen dank des Ausgleichstatbestands des § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mehr als an Erwachsenen verdient wird. Die Freistellungsverordnung führt dazu, dass für freigestellte Schülerverkehre geringere Standards gelten als im normalen Personenverkehr.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. September 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Auf Grund der mangelnden Angebotstruktur des Schienen- und Personennahverkehrs vor allem in den ländlichen Räumen ist es nicht verwunderlich, dass Jugendliche danach streben, möglichst schnell einen Führerschein zu erwerben, um vermeintlich attraktivere Verkehrsmittel wie Mofa, Motorrad oder Auto nutzen zu können. Per Auto mobil zu sein bedeutet für Heranwachsende ein Gewinn an Freiheit, Selbstständigkeit, und Unabhängigkeit. Diese Mobilitätsbedürfnisse werden durch das als unzulänglich empfundene Bus- und Bahnangebot verstärkt. Über Verkehrsalternativen wird im Rahmen der Führerscheinausbildungen allerdings nicht informiert. Das automobile Mobilitätsverhalten wird daher unter anderem auch durch die Art unserer Führerscheinausbildung begünstigt.

1. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung hinsichtlich der Mobilität von Kindern und Jugendlichen insbesondere auch in ländlichen Regionen?

Aufgrund der veränderten Nachfrage im ländlichen Raum wird der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) insbesondere in Flächengebieten und in Mittelstädten neue Konzepte entwickeln müssen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Mobilitätsentwicklung in Teilräumen unterschiedlich verlaufen wird.

Nach einer statistischen „Vorausberechnung der Schüler- und Absolventenzahlen 2003 bis 2020“ der Kultusministerkonferenz vom 22. Oktober 2004 wird die Zahl der Schüler von knapp 12,5 Millionen im Jahr 2003 bis zum Jahr 2010 um ca. 1 Million auf 11,5 Millionen und bis zum Jahr 2020 um weitere 1,2 Millionen auf knapp 10,3 Millionen zurückgehen. Schüler und Auszubildende bilden aber insbesondere in Flächengebieten und in Mittelstädten die größte Nachfragegruppe der ÖPNV-Linienverkehre. Dort liegt der Anteil der Schüler am Gesamtfahrgastaufkommen oftmals deutlich über 80 Prozent.

Der ÖPNV muss also mit neuen Mobilitätskonzepten im ländlichen Raum zukunftsfähig, insbesondere „individueller“ werden. Mit flexiblen, alternativen Betriebsweisen wie beispielsweise dem Anrufbus oder dem Anrufsammeltaxi soll ein wirtschaftliches und attraktives Angebot auch im ländlichen Raum aufrechterhalten werden, welches dem Bevölkerungsrückgang angepasst ist und sich an der tatsächlichen Nachfrage orientiert. Die Bundesregierung hat diese Entwicklung differenzierter Bedienungsformen mit Forschungs- und Entwicklungsvorhaben unterstützt. Und sie wird auch in Zukunft die erforderliche Unterstützung gewähren, um den ÖPNV auf die demografische Entwicklung auszurichten.

Entsprechend der föderalen Struktur in Deutschland nehmen aber die Städte und Kreise die konkrete Aufgabenträgerschaft im ÖPNV als Teil ihrer Selbstverwaltungsaufgabe wahr. Dazu gehören die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV. Als gelungene Beispiele für die Einführung des Anrufbusses werden hier der Anrufbus Ostholstein (Autokraft GmbH) und die Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde, die den RufBus Angermünde betreibt, genannt. In beiden Einsatzgebieten wird diese flexible Bedienungsform von den Bewohnern gut angenommen.

2. Wie wirkt sich die Kürzung der ÖPNV-Regionalisierungsmittel um 106 Mio. Euro im Bundeshaushalt 2006 sowie insgesamt um 3,3 Mrd. Euro für die Jahre 2003 bis 2010 auf die Mobilitätsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen, Schülerinnen und Schülern sowie Auszubildenden aus?

   Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, in welchem Umfang das ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum infolge dessen ausgedünnt bzw. reduziert wird?

Konkrete Aussagen hierzu können seitens der Bundesregierung nicht getroffen werden, da die Zuständigkeit für den ÖPNV bei den Ländern liegt.

So haben die Länder gemäß Artikel 106a des Grundgesetzes Anspruch auf einen Betrag aus dem Steueraufkommen des Bundes für den ÖPNV. Laut Regionalisierungsgesetz sind diese Mittel von ihnen insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu verwenden. Auch die übrigen Mittel unterliegen der Zweckbindung durch Artikel 106a Grundgesetz.

Wie eine aktuelle Studie zeigt, kommen die Länder dieser Vorgabe auch nach und verwenden rund drei Viertel der Mittel für den SPNV. Über Einsatz und Effizienz der Mittel liegen dem Bund aber keine detaillierten Informationen vor, zumal den Ländern keine Berichts- oder Nachweispflicht obliegt.

3. Plant die Bundesregierung zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität von Jugendlichen?

Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen ihrer integrierten Verkehrspolitik für nachhaltige Mobilitätskonzepte ein. Dazu gehören, teilweise auch für ausgewählte Zielgruppen, Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung und der Öffentlichkeitsarbeit.

Aktuell ist ein bundesweiter Wettbewerb zur „nachhaltigen Mobilität“ an Schulen über die von der Bundesregierung geförderte Deutsche Gesellschaft für Umwelterziehung (DGU) initiiert worden. Kreative Projektideen von Schulen zur nachhaltigen Mobilitätserziehung von Kindern und Jugendlichen werden gefördert und umgesetzt. Die Bundesregierung sieht in dieser Initiative die Chance, dass alltägliche Mobilitätsverhalten der Schülerinnen und Schüler besser zu verstehen und ihr Bewusstsein für umweltverträgliche Lösungen bei der Verkehrsmittelwahl zu schärfen. Zudem fördert die Bundesregierung auch eine Imagekampagne der Naturfreundejugend Deutschlands, mit der Jugendliche für den ÖPNV gewonnen werden sollen.

4. Wie steht die Bundesregierung zur Umsetzung einer offensiven und intelligenten Kampagne für mehr Verkehrssicherheit für Kinder und zur Bewerbung des ÖPNV für Jugendliche?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

5. Denkt die Bundesregierung über alternative Mobilitäts- und Beförderungsmöglichkeiten im Alltag der Kinder und Jugendlichen nach, die auch durch bürgerschaftliches Engagement unterstützt werden können?

Die Bundesregierung zeigt ein dauerhaftes Engagement, um die Verkehrssicherheit und Mobilität von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr weiter zu verbessern. Eingebunden bei allen Aktivitäten sind der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und seine Mitglieder, insbesondere die Deutsche Verkehrswacht mit ihren vielen ehrenamtlich tätigen Bürgerinnen und Bürgern.

6. Ist es aus Sicht der Bundesregierung vertretbar, bürgerschaftliche Initiativen wie beispielsweise eingetragene Vereine, die im Bereich der Kinder- und Jugendarbeit tätig sind, bei Reisen kommerziellen Reiseunternehmen gleichzustellen (§1 PBefG)?
   a) Wenn ja, plant die Bundesregierung dazu konkrete Initiativen und wie sehen die zeitlichen Planungen dieser Initiativen aus?
   b) Wenn nein, warum nicht?

Nach der genannten Regelung unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen der Genehmigungspflicht. Diese Regelung gilt auch für private Organisationen nicht kommerzieller Art. Aus Sicht der Bundesregierung ist es nicht vertretbar, bestimmte gemeinnützige Organisationen von der Genehmigungspflicht zu befreien, weil damit das durch die Genehmigungspflicht intendierte Schutzniveau zulasten der Fahrgäste verringert würde.

7. Wie viele Kinder und Jugendliche sterben jährlich durch Verkehrsunfälle?

   Wie verhält sich diese Zahl prozentual zu anderen Todesursachen von Kindern und Jugendlichen?

Im Jahr 2005 starben bei Straßenverkehrsunfällen 159 Kinder im Alter unter 15 Jahren und 224 Jugendliche im Alter von 15 bis unter 18 Jahren. Im Vergleich zum Jahr 1995 haben sich diese Anzahlen um 62 Prozent (bei Kindern) und um fast 50 Prozent (bei Jugendlichen) verringert.

Ein Vergleich mit der amtlichen Todesursachenstatistik ist nur für die Kinder unter 15 Jahren möglich, da Jugendliche in dieser Statistik nicht separat ausgewiesen werden. Insgesamt starben im Jahre 2004 8 738 Kinder unter 15 Jahren. Bei 357 (4 Prozent) der gestorbenen Kinder wurde als Todesursache ein „Unfall“ vermerkt. Unter diesen Unfällen mit Todesfolge haben Straßenverkehrsunfälle einen Anteil von 41 Prozent, dies entspricht 157 getötete Kinder. Bezogen auf alle 8 738 verstorbenen Kinder entfallen auf Straßenverkehrsunfälle lediglich 2 Prozent.

8. Wie viele Kinder und Jugendliche sind seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland durch Verkehrsunfälle gestorben?

   Wie viele Kinder und Jugendliche erleiden jährlich seit 1949 durch Verkehrsunfälle bleibende körperliche und/oder seelische Schäden?

Einheitliche Gesamtangaben zur Anzahl der getöteten Kinder und Jugendlichen seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland liegen nicht vor. Im Folgenden sind von 1953 (dem Jahr der Einführung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik) bis 1990 Angaben für das frühere Bundesgebiet und ab 1991 für Deutschland insgesamt berücksichtigt.

Seit dem Jahr 1953 wurden 51 008 Kinder bei Straßenverkehrsunfällen getötet. Jugendliche im Alter von 15 bis unter 18 Jahren werden erstmals 1960 in der amtlichen Statistik ausgewiesen. Bis zum Jahre 2005 wurden insgesamt 28 417 Jugendliche getötet.

Inwieweit durch Straßenverkehrsunfälle bleibende körperliche oder seelische Schäden hervorgerufen werden, kann auf Grundlage der amtlichen Unfallstatistik nicht beantwortet werden. Darüber hinausgehende Statistiken liegen der Bundesregierung nicht vor.

9. Welche Unfallursachen spielen bei Unfällen mit Personenschaden von Kindern und Jugendlichen unterschieden nach Verkehrsmitteln welche Rolle?

Unfallursachen können in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik dem Hauptverursacher sowie dem zweiten Beteiligten zugewiesen werden. Mitfahrer weisen keine individuellen Unfallursachen auf. Verunglücken Kinder und Jugendliche als Mitfahrer im Pkw, ist „Geschwindigkeit“ mit 36 Prozent der Nennungen die häufigste Unfallursache. Es folgen Fehler bei „Vorfahrt, Vorrang“ mit 12 Prozent.

Kinder

Kinder verunglücken überwiegend als Fahrradfahrer (37 Prozent), als Mitfahrer im Pkw (32 Prozent) sowie als Fußgänger (25 Prozent).

Häufigste Unfallursachen bei verunglückten fahrradfahrenden Kindern sind die „Benutzung der falschen Fahrbahn“ mit 22 Prozent, das „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit 21 Prozent sowie „Vorfahrt, Vorrang“-Fehler mit 15 Prozent.

Verunglücken Kinder als Fußgänger, wird die Unfallursache „Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“ mit 48 Prozent am häufigsten genannt. Das „Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen“ ist mit 28 Prozent zweithäufigste Unfallursache.

Jugendliche

Jugendliche verunglücken als Mitfahrer im Pkw (27 Prozent), als Mofa/Moped-Fahrer (23 Prozent), als Fahrradfahrer (22 Prozent), als Leichtkraftradfahrer (19 Prozent) sowie als Fußgänger (7 Prozent).

Bei jugendlichen Mofa/Moped-Fahrern ist „Geschwindigkeit“ mit 18 Prozent die häufigste Unfallursache, bei jugendlichen Leichtkraftradfahrern sogar 32 Prozent. „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ wird bei jugendlichen Mofa/Moped-Fahrern mit 15 Prozent und „Abstand“ mit 13 Prozent genannt.

Häufigste Unfallursache bei fahrradfahrenden Jugendlichen ist die „Benutzung der falschen Fahrbahn“ mit 26 Prozent. „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ sowie „Vorfahrt, Vorrang“ wird mit je 14 Prozent genannt.

Bei Jugendlichen, die als Fußgänger verunglücken, ist die Unfallursache „Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“ mit 44 Prozent häufigste Unfallursache. Das „Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen“ wird bei 13 Prozent der Fußgänger genannt.

10. Welche konkreten Abhilfemöglichkeiten und Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen ergreift die Bundesregierung?

    a) Liegen der Bundesregierung Ergebnisse darüber vor, ob Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Verringerung der Verkehrsunfälle mit Kindern und Jugendlichen geführt haben?

    b) Hält die Bundesregierung die Regelungen zur technischen Sicherheit von Fahrrädern und Kleinkrafträdern als Hauptverkehrsmittel von Kindern und Jugendlichen für ausreichend?

    c) Falls nicht, welchen Optimierungsbedarf sieht die Bundesregierung und welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer, für Kinder und Jugendliche, hat für die Bundesregierung hohe Priorität. Grundlage der Arbeiten in diesem Bereich ist das „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“, das mit großem Engagement und mit sichtbarem Erfolg umgesetzt wird. Neben eigenen Aufklärungsmaßnahmen auf verschiedenen Ebenen, fördert die Bundesregierung seit Jahren mit Millionenbeträgen die Aktivitäten der Vereine Deutscher Verkehrssicherheitsrat und Deutsche Verkehrswacht.

Untersuchungsergebnisse zu den spezifischen Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Unfälle mit Kindern und Jugendlichen liegen nicht vor.

Die Bundesregierung beabsichtigt, einzelne Anforderungen an die technische Sicherheit von neu in den Verkehr zu bringenden Fahrrädern zu erhöhen. Hierzu gibt es jedoch noch Abstimmungsgespräche mit den Ländern. Ein darüber hinaus gehender Regelungsbedarf wird nicht gesehen.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung das Begleitete Fahren („Führerschein mit 17“)?

Die Bundesregierung erwartet von dem Modellversuch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und einen Rückgang der Unfallzahlen junger Fahranfänger, zum einen aufgrund der mäßigenden Wirkung der Begleitung und zum anderen aufgrund der durch die zusätzliche Fahrpraxis gestiegenen Fahrkompetenz bei Eintritt in die Phase des selbstständigen Fahrens.

12. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bezüglich der Senkung von Unfallzahlen durch das Begleitete Fahren?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen wurde mit der Evaluierung des Modellversuches beauftragt. Da die Auftragsvergabe an geeignete Unternehmen erst im Herbst dieses Jahres erfolgt, liegen derzeit noch keine Erkenntnisse über die Auswirkungen des Modellversuchs vor.

13. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Führerscheinausbildung zu einer umfassenden Mobilitätsausbildung aufzuwerten?

Die Bundesregierung hält die Aufnahme weiterer Ausbildungsziele in die Fahrschülerausbildung für nicht notwendig, da die bestehenden Ausbildungsziele umfassend die Aspekte der Mobilität abdecken.

Ziel der Fahrschülerausbildung ist nach § 1 Fahrschüler-Ausbildungsordnung (Fahrsch-AusbO) die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. In diesem Rahmen wird in der Ausbildung die Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum hervorgehoben. Die ausdrückliche Nennung der Verantwortung für die Umwelt als Ausbildungsziel stellt beispielhaft klar, dass auch die Vermeidung von schädlichen Einflüssen auf die Umwelt, zum Beispiel keine unnötigen Fahrten und sinnvolle Wahl des Verkehrsmittels, zu den Pflichten eines Kraftfahrers gehören.

14. Will die Bundesregierung am § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (Ausgleichspflicht) festhalten?

    a) Wenn ja, warum?

    b) Wenn nein, wann und in welcher Form will die Bundesregierung hierzu initiativ werden?

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften und arbeitszeitrechtlicher Vorschriften für Fahrpersonal vom 14. August 2006 (Bundesgesetzblatt I S. 1962) eine Öffnungsklausel zugunsten der Länder geschaffen wurde (§ 64a PBefG). Danach können die Länder ab dem 1. Januar 2007 die bundesrechtlichen Vorschriften über den Ausgleich im Ausbildungsverkehr durch Landesrecht ersetzen. Die Neuregelung trägt dem Prinzip der Regionalisierung des Nahverkehrs Rechnung.

15. Wie steht die Bundesregierung zur Abschaffung der Freistellungsverordnung im Bereich der Schülerbeförderung?

Nach § 1 Nr. 4 Buchstabe e ist die Beförderung mit Kraftfahrzeugen durch oder für Schulträger zum oder vom Unterricht von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes freigestellt. In der Regel werden diese Beförderungsleistungen vom Schulträger an qualifizierte Busunternehmen vergeben und die gewünschten Standards vertraglich vereinbart. Für eine Änderung dieser Regelung sieht die Bundesregierung – auch unter dem Aspekt des Bürokratieabbaus – keine Veranlassung.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit einer Umstellung der Förderung von Schülerverkehren von der Objekt- auf die Subjektförderung, etwa in Form von Mobilitätsgutscheinen?

Die Bundesregierung weist darauf hin, dass mit der in der Antwort zu Frage 14 genannten Neuregelung künftig die Länder entscheiden können, ob und welche Änderungen sie an den bundesrechtlichen Regelungen über den Ausgleich im Ausbildungsverkehr vornehmen wollen. Der Bund besitzt hierfür keine Gesetzgebungskompetenz mehr.

17. Wie beurteilt die Bundesregierung eine gesetzliche Koppelung der Erschließung an eine ÖPNV-Anbindung zu koppeln, damit neu erschlossene Flächen nicht nur an das öffentliche Straßennetz sondern auch an den ÖPNV angebunden sind?

Nach dem Baugesetzbuch (BauGB) ist die Zulässigkeit von Bauvorhaben unter anderem davon abhängig, dass ihre Erschließung gesichert ist (vgl. §§ 30 Abs. 1, 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB). Der Erschließungsbegriff ist grundstücksbezogen und umfasst den Anschluss der Baugrundstücke an die zur Grundstücksnutzung unmittelbar erforderlichen baulichen Anlagen wie das öffentliche Straßen-, Strom-, Wasser- und Abwassernetz. Die Sicherstellung der Nutzbarkeit öffentlicher Dienstleistungen, insbesondere solche des öffentlichen Personennahverkehrs ist vom Erschließungsbegriff nicht umfasst.

Eine Koppelung der Zulässigkeit von Bauvorhaben an die Sicherstellung der Nutzbarkeit von Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Baugesetzbuch hält die Bundesregierung weder für verfassungsrechtlich zulässig noch für praktikabel. Das Baugesetzbuch, dass das Recht der kommunalen Bauleitplanung regelt, beruht auf der dem Bund in Artikel 74 Nr. 22 GG eingeräumten Gesetzgebungbefugnis für das „Bodenrecht“. Hierunter fallen diejenigen öffentlichen Normen, die die Beziehung des Menschen zum Grund und Boden regeln (vgl. BVerfGE 3, 407/424), nicht aber solche, die das Erbringen von Verkehrsdienstleistungen zum Gegenstand haben. Die Tatsache, dass es sich beim öffentlichen Personennahverkehr um die Erbringung von Dienstleistungen handelt, steht auch der Praktikabilität einer entsprechenden Vorschrift entgegen. Denn die Erbringung solcher Dienstleistungen – wie beispielsweise das Angebot öffentlichen Busverkehrs – beruht auf vielfältigen, nur örtlich zutreffend zu beurteilenden Faktoren und Entscheidungen, so dass eine generelle bundesgesetzliche Verpflichtung den örtlich bedingten Fragestellungen nicht hinreichend Rechnung tragen könnte.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333